NIVA 1600 – PUESTA A PUNTO ENCENDIDO

1. Preámbulo

Conversando con varios amigos por Internet y con otros más cercanos, frecuentemente se discute acerca del rendimiento de la Niva y de su puesta a punto. Estarán aburridos de oírme decir que La Viejita es la Niva (original) más rápida de Venezuela.

Hoy me decidí a escribir e ilustrar como hago para que sea así.

Me referiré sólo a la puesta a punto del encendido. El carburador será para otra vez, cuando recupere el original.

De paso, revisaremos una pieza vital del motor que pocos conocen y casi nadie revisa o cambia hasta que es demasiado tarde.

2. Herramientas y Accesorios

Las herramientas y accesorios que se requieren son muy pocas:

- Un destornillador plano (de paleta)
- Una llave de boca fija de 13 mm
- Un pedazo de alambre de acero
- Una pinza para dar forma al alambre
- La famosa Manivela, a menos que quieran empujar y halar
- Un trapo
- Un frasco de limpiador de manos
- Un calibrador
- Un bombillo de 12 v montado en un porta bombillos
- Dos trozos de unos 30 cm de cable calibre 14 o 16
- Un par de caimanes
- Cinta aislante

FAST
ORANGE
HAND CLEANER

Casi todo lo que se necesita está en la bolsa de herramientas original.

No sería malo tener a mano el manual del usuario (Instrucciones para la explotación). Ahí también se explica el procedimiento, sin fotos pero con gráficos.

3. Remoción del Distribuidor

El distribuidor es el original ruso de hace 11 años y 185.000 km. Es excelente.

Antes de desmontarlo, pongo en tiempo el encendido con ayuda de la manivela y de las marcas que están en la polea del cigüeñal y en la tapa anterior del motor.

En la foto se ve una muesca en la polea y tres resaltes en la tapa del motor. Cuando la muesca se enfrenta al resalte más corto, el encendido está 10° adelantado con respecto al pinto muerto superior del pistón 1. La fábrica indica que la muesca debe enfrentarse col el segundo resalte, o sea 5° de anticipo. El tercer resalte corresponde a un anticipo de 0°.
Como yo uso gasolina de 95 octanos y tengo el EcE, me permito casi 10° de anticipo. Si ustedes usan gasolina normal, pónganlo en 5° y si usan gas 10° y algo más está bien. Siempre tendrán el problema que con 10°, usando gasolina normal, el motor tenderá a pistonear (picar).

Para desmontar el distribuidor, primero saco los cables y saco la tapa. Para soltar los ganchos que sujetan la tapa uso el destornillador plano. Luego uso el alambre para marcar la posición del rotor contra la tapa superior.

El rotor también el original, con resistencia incorporada.
Este distribuidor no tiene avance por depresión.

La marca ayuda para volver a colocar el distribuidor en la posición correcta.

Luego saco la tuerca que sujeta el distribuidor con la llave de 13 mm, cuidando de no perder la arandela, y saco el distribuidor completo.

Una vez afuera, es muy fácil calibrar los platinos ya que se trabaja en una posición cómoda.

En esta ocasión, los platinos tenían 0,4 mm de separación para la apertura máxima.

La foto de abajo ilustra el estado de los platinos después de 15.000 km. Se ven casi nuevos, sin quemaduras o desgastes.

Es una de las ventajas del EcE.

Aprovecho para limpiar las masas centrífugas para remover grasa y polvo que pueden interferir con su funcionamiento. Uso un limpia carburadores en spray. También engraso un poco, solo un poco, las levas que accionan los platinos.

En ese hueco negro, donde se coloca el distribuidor, está una pieza que conecta el distribuidor con la bomba de aceite.

Lo saco usando el alambre, doblado en U en la punta (unos 3 cm) de tal forma que entre con un poco de presión. De esta manera y con cuidado, se puede sacar la pieza.

Esta pieza es, esencialmente, un tubo de acero estriado en su interior y tiene un engranaje que toma el movimiento del motor, y lo transmite tanto al distribuidor como a la bomba de aceite. Si las estrías se desgastan o se rompen, la bomba o el motor se paran, dependiendo de que lado se rompen. Si tenemos mala suerte, se rompen del lado de la bomba.

Así es como se inserta el vástago del distribuidor en esta pieza; del lado contrario se inserta un vástago similar de la bomba de aceite.

Aprovecho para inspeccionar cuidadosamente las estrías y el engranaje. Todo en buen estado. Si notan algún defecto, por pequeño que sea, cambien la pieza: cuesta muy poco. Pero compren una de la misma longitud; hay de distintos largos. Mejor se llevan la pieza vieja como muestra.

Luego pongo la pieza en su lugar: el engranaje va arriba; sean cuidadosos y asegúrense que la pieza calza completamente en el vástago de la bomba de aceite y el engranaje se asienta en el correspondiente del motor. Usen el mismo alambre para llevar la pieza en su sitio.

Coloco otra vez el distribuidor cuidando que la posición del rotor sea la misma de cuando se sacó; la marca ayuda mucho. Si la posición no corresponde, saquen un poco el distribuidor para

que salga de la pieza estriada y rótenlo un poco; ese poco corresponde a un diente, o dos, del engranaje que vimos antes.

Por supuesto que no me olvidé de una arandela grande y delgada que va entre el distribuidor y el motor. Esa asegura que no salga aceite por ese lado. Coloco el sujetador, la arandela, la tuerca y la aprieto sólo un poco para poder rotar el distribuidor a mano.

Coloco la tapa, después de haberla limpiado cuidadosamente por dentro y por fuera y vuelvo a colocar los cables, lo cual es muy fácil.

En la tapa del distribuidor, al lado de cada conexión de alta tensión, hay un número (de 1 a 4); se coloca el cable que corresponde al número 1 con la bujía del primer cilindro, que es la que está más cerca del radiador; luego vienen las otras siendo el orden correcto 1-3-4-2.

Ahora vamos a poner a punto el encendido y para eso recurrimos a una lamparita preparada como se ve en la foto.

Desconecto el cable que va desde la bobina hasta la parte inferior del distribuidor e intercalo, en serie, la lámpara; o sea:

- Despego el cable
- Conecto un caimán de la lámpara al contacto por debajo del distribuidor
- Conecto el otro caimán al extremo del cable que desconecté.

Paso el encendido y roto suavemente el distribuidor; en algún momento la lámpara se enciende. Sigo rotando el distribuidor en sentido anti horario hasta que se apaga la lámpara ... poco a poco. Luego me devuelvo despacio, en sentido horario, hasta que la lámpara empieza a encenderse. En ese preciso momento, los platinos se están separando y salta la chispa. Hemos logrado el punto.

En mi caso, como tengo el EcE, la corriente que llega a los platinos es tan baja que no logra prender la lámpara. En su lugar utilizo un tester. También se puede usar con encendido

convencional si no quieren preparar la lámpara. En la foto se nota que no hay voltaje y los platinos están cerrados.

Aquí el tester marca algo más de 12 voltios. Los platinos están abiertos. Aplico el procedimiento descrito antes para lograr la posición del distribuidor que justo active el tester. Un par de tentativas y el punto se consigue.

Ahora quito el encendido, coloco el cable de alta tensión de la bobina y, si todo está bien, La Viejita arranca a la primera.
Así fue.